
SECTOR TRANSPORTE

Exhorta Ballesteros a no politizar la seguridad vial por la elección

Piden dar continuidad a planes de movilidad

Llama subsecretaria a mantener el PISVI y el PIM, que bajaron las muertes en 18%

ISRAEL ORTEGA

La subsecretaria de Planeación de la Semovi, Laura Ballesteros, advirtió que el nuevo modelo de movilidad de la CDMX deberá seguir implementándose en las siguientes administraciones.

Aclaró ayer que así lo marca la Ley de Movilidad, que se publicó en 2014, al presentó un informe de avances a grupos de la sociedad civil, instituciones de evaluación activistas y funcionarios.

“El nuevo modelo de movilidad necesita permanencia, necesita de continuidad. Una ciudad no se construye en una administración”, expuso Ballesteros.

“No podemos politizar la agenda de movilidad y seguridad vial que le pertenece a la ciudadanía y que no tiene ningún color”.

Respecto a la posibilidad de que la siguiente Adminis-

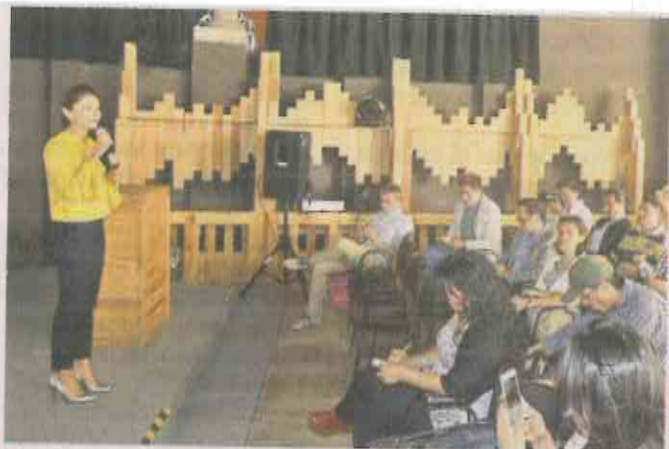
tración desistiera de seguir implementando las nuevas políticas, señaló que primero deberán enfrentar al próximo Congreso capitalino y a la sociedad organizada para poder revertir la ley.

Esta será la última semana de Ballesteros al frente de la Subsecretaría, aunque el equipo técnico de Planeación seguirá trabajando, dijo.

La funcionaria de la Secretaría de Movilidad (Semovi) destacó los instrumentos normativos nuevos realizados a partir del nuevo modelo, como la implementación de la norma de estacionamientos, que limita la cantidad de cajones para los nuevos desarrollos.

La creación de la Secretaría de Movilidad, tres nuevas subsecretarías y el cambio de la estructura administrativa para implementar el nuevo modelo, el Sistema de Calles, el Programa Institucional de la dependencia, fueron otras de las acciones que destacó.

“Nos da mucho gusto decir que hemos disminuido cerca de 18 por ciento las muertes por hechos de trán-



■ Laura Ballesteros presentó un balance sobre los alcances del nuevo modelo de movilidad de la CDMX.

sito con tan sólo con la disminución de la velocidad”, agregó Ballesteros respecto a la implementación del nuevo Reglamento de Tránsito.

También fue resultado de los alcances del Programa Integral de Movilidad (PIM), del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), de la base de datos abiertos de transporte y de la creación de 97 intersecciones seguras con 21 mil 809 metros cuadrados intervenidos para el peatón.

Entre algunos de los próximos proyectos, anunció,

se encuentran la intervención de la Calle 5 de Febrero, dos intersecciones en Acueducto y Anillo Periférico, y 20 intersecciones en el Eje 3 Oriente derivadas de la ampliación de la Línea 5 de Metrobús.

A la presentación del informe acudieron representantes de Motociclistas Unidos de la CDMX y Área Metropolitana, la Agencia de Cooperación Alemana, México Previene, ciclistas, La Voz de Polanco, ITDP, el IMCO y el Poder del Consumidor, entre otros.

Gabriel Jiménez

Rescató la Administración de EPN el Sector Ferroviario

***México, el Primer País con Tren de Alta Velocidad en Latinoamérica**

ALBERTO ALMAZÁN

Años después de que por omisión de diversos gobiernos los ferrocarriles dejaron de ser un transporte masivo, tanto para carga como de pasajeros, finalmente sobre las largas vías que cruzan el país de sur a norte y de oriente a poniente, se miran nuevos convoyes de modernos trenes que antes de concluir el presente sexenio, servirán para la movilización rápida, con lo cual México ingresa al mundo de la modernidad ferroviaria.

Atravesando largos túneles, puentes atirantados sobre profundidades no imaginadas, cruzando el desierto y bordeando las costas, los nuevos ferrocarriles de carga y los trenes de pasajeros, harán avanzar al país. Se trata de las obras de infraestructura que se han construido a lo largo de la presente administración.

En materia de carga, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se fijó al inicio del gobierno del presidente Peña Nieto fortalecer el Sistema Ferroviario Nacional mediante 8 proyectos que garanticen mayor movilidad, velocidad, seguridad y conectividad indispensables para lograr mayor eficiencia del servicio y transformar a México en un centro.

De acuerdo con la bitácora de la SCT, después de 100 años de haberse construido el primer puente ferroviario fronterizo, en esta administración ya se puso en marcha uno nuevo además del libramiento, en la frontera Matamoros-Brownsville.

La nueva terminal ferroviaria de Durango, que incluye el libramiento y el patio ferroviario se convirtió en la más importante del norte del país para movimiento de mercancías en la frontera.

Dos obras de trascendencia y que durante el año pasado avanzaron, son la construcción del túnel ferroviario de Manzanillo y la rehabilitación del Tren Chiapas-Mayab.

En la primera de ellas, que consiste en la construcción de dos viaductos con longitud de

casi 2 kilómetros y un túnel de 492 metros, tendrá un costo total de 2 mil 543 millones de pesos, recursos que se obtuvieron en 2017. "Se concluyó la instalación de la vía en el túnel con lo cual se logró un avance de 90 por ciento", revela un documento de la dependencia.

Con este libramiento, se conectará al Puerto de Manzanillo con la red ferroviaria nacional, lo que propiciará un crecimiento de la



13 MAR 2018

Página: 16 Sección: MP

demanda entre 20 y 30 por ciento, la reducción de los costos de operación y una mayor seguridad al evitar el paso del tren por la ciudad.

LOS TRENES DE PASAJEROS

Aquellos tiempos de las máquinas de vapor, más tarde las de diésel y finalmente las eléctricas, sin desaparecer,

darán paso a los trenes de alta velocidad, los primeros en México y en América Latina.

El Tren Interurbano México-Toluca, que correrá de Zinacantepec a Observatorio hará el traslado de 230 mil personas diariamente en solo 39 minutos.

Será el AVE mexicano. Los 58 kilómetros de longitud serán devorados por la velocidad ferroviaria y quienes lo utilicen tendrán la oportunidad de sentirse en un transporte de primer mundo, porque lo será.

Con independencia del elevado número de personas que trasladará: 6 millones 900 mil mensualmente, también permitirá evitar 27 mil 800 toneladas anuales de emisiones de CO₂.

Al cierre del año pasado, la obra para el Tren Interurbano registraba un avance acumulado de la obra civil de 73 por ciento, 3,1 kilóme-



que funcionará con electricidad, tendrá 21.5 kilómetros de longitud, transportará 233 mil personas diariamente y el recorrido se hará en 33 minutos, además de que evitará la producción de 22 mil 087 toneladas de emisiones de CO₂.

EL OLVIDADO TREN, REGRESA MODERNIZADO

Olvidado por razones no explicadas, el tren de pasajeros y los ferrocarriles de carga pasaron de ser herramientas de progreso a chatarra acumulada.

Sin embargo, en esta administración se asumió la responsabilidad de ponerlos a rodar otra vez y ello, además de las cantidades de personas y miles de toneladas de carga que trasladarán, reducirán considerablemente las emisiones de CO₂.

De acuerdo con documentos que conforman la memoria de las obras ferroviarias realizadas y que contemplan no solamente las vías de rodamientos, los túneles, los puentes, las estaciones sino la infraestructura colateral: libramientos, viaductos, terminales y más, este será el sexenio

en el que más se haya invertido en el sector.

Regresan los ferrocarriles, los trenes. Ya no se escuchará el "chuchu-chú", sino solamente el viento que soplará por la velocidad alcanzada, gracias a las nuevas tecnologías.

México entra, pues, a la modernización que exige la globalidad. Su meta: dar servicio y ser competitivo.

